COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 8.10.2019
COM(2019) 464 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Punerea în aplicare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2019) 373 final}

Cuprins

1. Introducere 2
2. Analiza punerii în aplicare a Directivei 2010/40/UE 2
2.1. Program de lucru actualizat al Comisiei 2
2.2. Acte delegate privind specificațiile 3
2.2.1. Metodologie 3
2.2.2. Concretizarea specificațiilor referitoare la acțiunile prioritare 3
2.2.3. Alte acțiuni 5
2.3. Propuneri privind implementarea 6
2.3.1. Sistemul eCall interoperabil la nivelul UE (acțiunea prioritară d) 6
2.3.2. Alte acțiuni 7
2.4. Standarde 8
2.5. Măsuri fără caracter obligatoriu 9
2.5.1. Orientări pentru raportarea de către statele membre 9
2.5.2. Orientări pentru sisteme de transport inteligente urbane 9
2.6. Norme privind confidențialitatea, securitatea și reutilizarea informațiilor 9
2.7. Reguli privind răspunderea 10
2.8. Rapoartele statelor membre 10
2.8.1. Raport privind activitățile și proiectele naționale cu privire la domeniile prioritare 10
2.8.2. Învățăminte principale – tendințele actuale 10
2.9. Grupul consultativ european pentru STI 12
3. Eficiența și oportunitatea Directivei 2010/40/UE și delegarea competențelor 13
3.1. Eficiența și oportunitatea 13
3.2. Exercitarea delegării de competențe 13
3.3. Monitorizarea specificațiilor 14
4. Resursele financiare utilizate și necesare 15
5. Concluzie 16

1. INTRODUCERE

Prezentul raport constituie cel de-al doilea raport privind progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a Directivei 2010/40/UE[1] (Directiva STI) și prezintă o analiză a funcționării și a punerii în aplicare a acestei directive de la primul raport privind progresele înregistrate, în conformitate cu articolul 17 alineatul (4) din directivă. Primul raport a fost adoptat de Comisie la 21 octombrie 2014[2] și a fost însoțit de două documente de lucru ale serviciilor Comisiei referitoare la punerea în aplicare a planului de acțiune privind STI și la analizele rapoartelor statelor membre din 2011 și din 2012[3].

Directiva STI prevede un cadru pentru adoptarea de către Comisie a unor specificații comune la nivelul UE pentru acțiunile din cadrul celor patru domenii prioritare ale directivei, începând cu cele șase acțiuni prioritare definite la articolul 3 din directivă. Stadiul lucrărilor cu privire la aceste șase acțiuni prioritare este descris în secțiunea 2.2.2 din prezentul raport.

Competența de a adopta specificații cu dispoziții tehnice, funcționale, organizatorice și referitoare la servicii a fost conferită Comisiei până la 27 august 2017. Astfel cum se menționează în primul raport privind progresele înregistrate, a fost necesară o prelungire a acestui termen în vederea adoptării unor specificații pentru acțiunile enumerate în anexa I la Directiva STI care nu constituie acțiuni prioritare.

Această prelungire a fost realizată prin intermediul Deciziei (UE) 2017/2380 de modificare a Directivei 2010/40/UE în ceea ce privește perioada pentru adoptarea actelor delegate[4]. Această decizie prelungește competența conferită Comisiei pentru adoptarea actelor delegate pentru o perioadă de cinci ani, reînnoibilă în mod tacit, începând cu 27 august 2017. De asemenea, ea impune Comisiei să actualizeze programul de lucru referitor la acțiunile prevăzute la articolul 6 alineatul (3) (și anume acțiunile care depășesc acțiunile prioritare enumerate în anexa I la Directiva STI) până la 10 ianuarie 2019 și înainte de fiecare prelungire ulterioară de cinci ani a competenței de a adopta acte delegate.

Prezentul raport este însoțit de un document de lucru al serviciilor Comisiei referitor la analiza rapoartelor privind progresele înregistrate de statele membre din 2014 și din 2017, prezentat în temeiul articolului 17 alineatul (3) din Directiva STI. Rezultatul evaluării ex-post a Directivei STI este prezentat în documentul de lucru al serviciilor Comisiei referitor la evaluarea Directivei STI[5].

---

1 Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

2 COM(2014) 642 final.

3 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en

4 JO L 340, 20.12.2018, p. 1.

5 SWD(2019)368 și SWD(2019)369.

2. ANALIZA PUNERII ÎN APLICARE A DIRECTIVEI 2010/40/UE

2.1. Program de lucru actualizat al Comisiei

Primul program de lucru al Directivei STI a acoperit perioada 2011-2015 și s-a concentrat asupra elaborării de specificații referitoare la cele șase acțiuni prioritare. Deși necesitatea de a înregistra progrese suplimentare cu privire la specificațiile referitoare la aceste acțiuni prioritare a rămas valabilă după această perioadă, lucrările menite să abordeze alte acțiuni prevăzute în directivă necesitau o actualizare a acestui program de lucru, astfel cum se prevede în Decizia (UE) 2017/2380.

Decizia (2018) 8264 a Comisiei, adoptată la 11 decembrie 2018 și care vizează perioada 2018-2022, actualizează programul de lucru în ceea ce privește acțiunile menționate la articolul 6 alineatul (3) din Directiva STI, și anume acțiunile prevăzute în cele patru domenii prioritare ale directivei, altele decât cele șase acțiuni prioritare. Ea oferă o descriere și un calendar orientativ pentru noile activități pe care Comisia intenționează să le întreprindă pentru punerea în aplicare a acestor acțiuni.

2.2. Acte delegate privind specificațiile

2.2.1. Metodologie

Specificațiile au fost elaborate în conformitate cu Acordul-cadru privind relațiile dintre Parlamentul European și Comisia Europeană[6] și cu Înțelegerea comună a Parlamentului European, a Consiliului și a Comisiei cu privire la actele delegate[7], precum și cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[8], atunci când acest acord a intrat în vigoare.

Astfel cum s-a descris în primul raport privind progresele înregistrate, elaborarea specificațiilor s-a bazat pe o gamă largă de activități pregătitoare (studii, ateliere etc.), de analize (analize cost-beneficiu, analize ale lacunelor, ale cerințelor și ale abordărilor) și de consultări (consultări publice, consultări cu experți numiți de statele membre[9] și cu Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor, informarea și invitarea experților Consiliului și ai Parlamentului).

După cum s-a subliniat în raportul inițial, a fost considerată necesară o abordare mai cuprinzătoare pentru a soluționa diferitele aspecte (finanțare, standardizare, o mai mare coordonare a părților interesate, guvernanța legată de implementare etc.) care depășesc domeniul de aplicare al unor simple specificații, în special în ceea ce privește sistemele de transport inteligente cooperative (STI-C). Prin urmare, în noiembrie 2014 a fost creată o platformă a părților interesate[10] (platforma STI-C) sub forma unui grup de experți al Comisiei, reunind părțile interesate din sectorul public și privat și reprezentând toate principalele părți interesate din cadrul lanțului valoric, inclusiv autoritățile publice, producătorii de vehicule, furnizorii, prestatorii de servicii, companiile de telecomunicații etc., astfel încât acestea să contribuie la o viziune comună asupra implementării interoperabile a STI-C în UE și să sprijine elaborarea specificațiilor UE.

---

6 JO L 304, 20.11.2010, p. 47.

7 http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

8 JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

9 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

10 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en

2.2.2. Concretizarea specificațiilor referitoare la acțiunile prioritare

Cele șase acțiuni prioritare pentru elaborarea și utilizarea specificațiilor și a standardelor prevăzute la articolul 3 din Directiva STI și în anexa I la aceasta au fost pe deplin abordate. Astfel cum s-a menționat în primul raport privind progresele înregistrate, adoptarea primelor trei specificații a fost destul de simplă, având în vedere domeniul lor de aplicare relativ restrâns. Elaborarea specificațiilor relevante pentru acțiunile prioritare referitoare la serviciile de informare în timp real cu privire la trafic și la serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale a fost mai dificilă, având în vedere domeniul de aplicare foarte larg al acestor specificații, descris în anexa I la Directiva STI, precum și necesitatea de a construi o înțelegere comună a acestui domeniu de aplicare împreună cu experții.

Specificațiile au fost adoptate în ordine cronologică după cum urmează[11]:

Acțiunea prioritară (d): la 26 noiembrie 2012, adică înainte de data-țintă orientativă de 27 februarie 2013, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) nr. 305/2013 privind furnizarea în mod armonizat a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE[12] (a se vedea primul raport privind progresele înregistrate).

Acțiunea prioritară (c): la 15 mai 2013, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 de completare a Directivei STI în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră[13] (a se vedea primul raport privind progresele înregistrate).

Acțiunea prioritară (e): la 15 mai 2013, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) nr. 885/2013 de completare a Directivei STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale[14] (a se vedea primul raport privind progresele înregistrate).

Acțiunea prioritară (f): Comisia a organizat mai multe consultări cu experți din statele membre și cu principalele părți interesate cu privire la furnizarea de servicii de rezervare pentru locuri de parcare sigure și securizate destinate camioanelor și vehiculelor comerciale. Aceste consultări au dus la concluzia că nu sunt necesare specificații și standarde privind rezervarea zonelor de staționare (a se vedea primul raport privind progresele înregistrate). În prezent, nu există niciun indiciu care să arate că această situație s-ar fi schimbat în mod semnificativ.

Acțiunea prioritară (b): la 18 decembrie 2014, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2015/962 de completare a Directivei STI în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic[15]. Specificațiile sunt menite să asigure accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor rutiere și a datelor privind traficul de către autoritățile rutiere și operatorii rutieri pentru furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic. După cum se poate observa din această enumerare,

---

11 Literele menționate corespund diferitelor litere de la articolul 3 din Directiva STI.

12 JO L 91, 3.4.2013, p. 1.

13 JO L 247, 18.9.2013, p. 6.

14 JO L 247, 18.9.2013, p. 1.

15 JO L 157, 3.6.2015, p. 21.

elementele reglementate sunt legate mai mult de aspecte „administrative” decât de serviciile în sine.

Acțiunea prioritară (a): la 31 mai 2017, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 de completare a Directivei STI în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale[16]. În cadrul pregătirii specificațiilor s-au lansat mai multe inițiative (prima provocare legată de mobilitatea inteligentă, studii, ateliere de lucru și consultări publice[17]). Comisia a inițiat, de asemenea, o dezbatere cu privire la o posibilă inițiativă privind accesul la datele referitoare la transportul multimodal, pentru a răspunde provocării de a asigura accesibilitatea datelor de transport acoperind toate modurile de transport și toate serviciile de mobilitate. Într-o primă etapă, această reflecție a condus la documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Foaie de parcurs privind furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare, de planificare și de emitere a biletelor de călătorie multimodale”, prezentat în iunie 2014, primul pas fiind adoptarea de specificații în temeiul Directivei STI. Specificațiile adoptate abordează atât condițiile favorizante, cum ar fi accesibilitatea datelor, cât și serviciile și dispozițiile privind conectarea serviciilor de informare cu privire la călătorii.

2.2.3. Alte acțiuni

În conformitate cu articolul 6 din Directiva STI, odată ce au fost adoptate specificațiile necesare pentru acțiunile prioritare, Comisia adoptă specificații pentru alte acțiuni din domeniile prioritare enumerate în anexa I la Directiva STI.

Recent au fost finalizate lucrările privind **STI-C**. Aceste lucrări s-au bazat inițial pe proiecte de cercetare și pe numeroase consultări cu părțile interesate, inclusiv cu Comitetul european pentru STI și cu Grupul consultativ european pentru STI. Ele au fost continuate în cadrul platformei STI-C, cu scopul de a sprijini apariția unei viziuni comune tuturor actorilor implicați în lanțul valoric. Cele două faze (noiembrie 2014 – ianuarie 2016 și iulie 2016 – septembrie 2017) ale platformei STI-C[18] au abordat principalele caracteristici ale cadrului tehnic și juridic necesar pentru implementarea STI-C și au oferit o importantă contribuție a părților interesate la lucrările referitoare la specificații desfășurate cu experții din statele membre. În paralel, statele membre și industria au lansat inițiative importante (proiectele și platforma C-Roads[19] premergătoare implementării, consorțiul de comunicare CAR 2 CAR) care au contribuit la specificații europene comune pentru comunicarea de la vehicul la vehicul și de la vehicul la infrastructură.

După 14 reuniuni cu experți din statele membre și după consultări intense cu părțile interesate din sectorul public și privat, Comisia a adoptat Regulamentul delegat privind specificațiile comune ale UE pentru STI-C la 13 martie 2019[20]. Totuși, acest act delegat a fost respins de Consiliu în iulie 2019.

Un alt domeniu vizat de adoptarea de specificații este legat de accesul liber la serviciile STI (platformă deschisă la bordul vehiculului) prin **accesul la datele și**

---

16 JO L 272, 21.10.2017, p. 1.

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

18 Rapoartele celor două faze sunt disponibile la adresa https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en

19 https://www.c-roads.eu

20 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en

resursele de la bordul vehiculelor. Acest domeniu a făcut obiectul mai multor studii pregătitoare[21] și discuții intense între părțile interesate în prima fază a platformei STI-C[22]. În comunicarea sa [COM(2018) 283 final][23] *„Către mobilitatea automatizată: o strategie UE pentru mobilitatea viitorului”*, publicată la 17 mai 2018, Comisia a anunțat că va lua în considerare necesitatea unor specificații în cadrul Directivei STI pentru accesul la datele privind vehiculele (cu și/sau fără caracter personal) pentru nevoile autorităților publice, în special gestionarea traficului[24]. În cadrul acestor lucrări ar trebui să se utilizeze, de asemenea, contribuțiile unui nou grup de experți al Comisiei pentru partajarea de date între întreprinderi și administrațiile publice[25].

Aceste obiective au fost confirmate în programul de lucru actualizat al Directivei STI, adoptat la 11 decembrie 2018, în care sunt enumerate și activitățile suplimentare pentru perioada 2018-2022. Acestea din urmă pot conduce la noi acte delegate în temeiul Directivei STI referitoare la:

- o eventuală extindere geografică a specificațiilor existente privind punerea la dispoziție, în întreaga UE, a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, inclusiv eventuale noi tipuri de date (de exemplu, restricții privind accesul vehiculelor în zonele urbane, puncte de reîncărcare/de realimentare);
- o eventuală extindere a sistemului eCall la alte categorii de vehicule (cum ar fi vehiculele grele de marfă, autobuzele și autocarele, vehiculele motorizate cu două roți și tractoarele agricole);
- sistemul interoperabil multimodal de plată/de emitere a biletelor, precum și la
- continuitatea serviciilor de gestionare a traficului și a mărfurilor.

Astfel cum se menționează în programul de lucru actualizat, aceste activități vor începe cu un exercițiu de inventariere cu experții din statele membre, pentru a se clarifica și mai mult domeniul lor de aplicare.

2.3. Propuneri privind implementarea

2.3.1. Sistemul eCall interoperabil la nivelul UE (acțiunea prioritară d)

Cadrul juridic pentru implementarea serviciului eCall interoperabil la nivelul UE este acum în vigoare.

Decizia nr. 585/2014/UE[26], adoptată la 3 iunie 2014, prevedea implementarea obligatorie, până la 1 octombrie 2017 cel târziu, a infrastructurii centrelor de preluare

---

21 În special https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, TRL, mai 2017.

22 A se vedea punctul 8. Grupul de lucru nr. 6 al raportului platformei STI-C: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf

23 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283

24 În comunicare, Comisia a anunțat, de asemenea, că va adopta o recomandare privind un cadru de guvernanță a datelor pentru a permite partajarea de date și că ar lua în considerare opțiuni suplimentare pentru un cadru pentru partajarea datelor privind vehiculele în scopul de a permite o concurență loială în furnizarea de servicii.

25 https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing

26 JO L 164, 3.6.2014, p. 6.

a apelurilor de urgență (PSAP) necesare pentru primirea și gestionarea apelurilor la numărul 112 (apelurile eCall) în UE, în conformitate cu specificațiile prevăzute în Regulamentul delegat (UE) nr. 305/2013. Potrivit celor mai recente informații primite de la statele membre, această implementare este completă, cu excepția unui singur caz (lipsa implementării într-o regiune mică).

Regulamentul (UE) 2015/758[27] stabilește cerințele generale pentru omologarea CE de tip a vehiculelor cu privire la sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor. El prevede instalarea obligatorie a unui sistem eCall bazat pe serviciul 112 la bordul tuturor noilor tipuri de vehicule din categoria M1 (autoturisme) și din categoria N1 (vehicule utilitare ușoare) începând cu data de 31 martie 2018. El recunoaște, de asemenea, dreptul proprietarului vehiculului de a utiliza un sistem eCall asigurat de terți instalat la bordul vehiculului care furnizează un serviciu similar, pe lângă sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului. În contextul unui raport de evaluare care trebuie prezentat până la 31 martie 2021, Comisia trebuie să investigheze dacă domeniul de aplicare al acestui regulament ar trebui extins la alte categorii de vehicule, cum ar fi vehiculele grele de marfă, autobuzele și autocarele, vehiculele motorizate cu două roți și tractoarele agricole. Acest regulament a fost completat de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/78 al Comisiei[28] și de Regulamentul delegat (UE) 2017/79 al Comisiei[29], care conțin dispoziții administrative și cerințe tehnice suplimentare.

2.3.2. Alte acțiuni

Potrivit analizei rapoartelor statelor membre, majoritatea statelor membre au fost foarte active în ceea ce privește punerea în aplicare a primelor specificații adoptate [acțiunile prioritare (c), (e) și (b)], în special datorită sprijinului financiar al UE mobilizat prin intermediul cererilor de propuneri referitoare la rețelele transeuropene de transport (TEN-T) și la Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE).

În ceea ce privește specificațiile referitoare la acțiunile prioritare menționate la articolul 3 literele (b) și (c) din Directiva STI[30], 17 state membre și Norvegia au raportat că și-au înființat punctul de acces național (PAN), în timp ce alte 5 state iau măsuri pentru a face acest lucru în scurt timp. Implementarea punctelor de acces naționale pentru specificațiile menționate la litera (e) este mai limitată (13 state membre au instituit un PAN și/sau au contribuit la punctul de acces european), întrucât mai multe state membre consideră că aceste specificații nu se aplică pe teritoriul lor din cauza absenței unor servicii de informare privind spațiile de parcare sigure și securizate. Având în vedere aceste evoluții pozitive, pare oportun să se continue sprijinirea eforturilor actuale ale statelor membre în acest mod, ținând cont în special de faptul că aceste specificații se referă mai mult la factorii de facilitare a serviciilor, și anume la accesibilitatea datelor, decât la serviciile în sine. Un

[27] JO L 123, 19.5.2015, p. 77.
[28] JO L 12, 17.1.2017, p. 26.
[29] JO L 12, 17.1.2017, p. 44.
[30] Specificațiile referitoare la diferitele litere de la articolul 3 din directivă vor fi denumite în continuare în formă prescurtată „specificațiile (a)”, „specificațiile (b)” etc.

raționament similar poate fi aplicat în cazul specificațiilor menționate la litera (a), care se află încă într-un stadiu precoce al punerii în aplicare.

Cu toate acestea, dincolo de accesibilitatea datelor, se pune problema disponibilității acestora (și anume a existenței informațiilor în format digital), în special pentru tipuri foarte importante de date corespunzătoare regulilor de utilizare a infrastructurii, cum ar fi reglementările rutiere, care sunt esențiale pentru servicii precum asistența inteligentă pentru controlul vitezei (ISA) sau conducerea automată, pentru întreaga rețea de transport rutier. Această chestiune ar trebui analizată pentru a se evalua necesitatea unor acțiuni suplimentare.

2.4. Standarde

Mai multe activități de standardizare au abordat domeniile prioritare ale Directivei STI.

Au fost adoptate standardele eCall prevăzute în Regulamentul delegat (UE) nr. 305/2013. O revizuire minoră a acestor standarde în vederea integrării rezultatelor proiectelor pilot HeERO[31] a fost finalizată în 2015. Documentul CEN/TS 16454 privind testarea conformității sistemului eCall de la un capăt la altul a fost, de asemenea, finalizat și publicat în 2015.

CEN și/sau ETSI au început lucrările referitoare la mai multe elemente noi legate de sistemul eCall cu sprijinul UE, acestea fiind aprobate ca noi standarde sau specificații tehnice, în special apelurile eCall prin intermediul unei stații STI, mai multe specificații tehnice care extind sistemul eCall la alte categorii de vehicule (vehicule grele de marfă și alte vehicule comerciale, autocarele și autobuzele, vehiculele agricole/forestiere, vehiculele motorizate cu două roți) și protocoalele de aplicare de nivel înalt pentru eCall (HLAP) care utilizează rețele de comutare de pachete IMS.

Alte nevoi nu au fost încă abordate, cum ar fi cerințele fizice și de funcționare aplicabile dispozitivelor postvânzare aflate la bordul vehiculelor și orientările privind certificarea sistemelor eCall (postvânzare).

În cadrul mandatului de standardizare M/453, CEN (TC 278 WG16) și Institutul European de Standardizare în Telecomunicații ETSI (TC ITS), precum și alte organizații de standardizare, au furnizat standarde relevante pentru STI cooperative. Activitatea de standardizare a STI se bazează, de asemenea, pe cooperarea dintre UE, SUA și alți parteneri care lucrează la armonizarea globală a standardelor STI. Această cooperare accelerează definirea standardelor și conduce la implementarea mai rapidă a STI.

Standardul DATEX II pentru schimbul (în timp real) de informații legate de STI a fost, de asemenea, elaborat și publicat, în timp ce în 2018 a fost finalizată o specificație tehnică a CEN (CEN/TS 17268) pentru schimbul de date spațiale STI (statice), în conformitate cu proiectul TN-ITS[32]. Aceste activități sunt esențiale pentru îmbunătățirea schimbului de date STI privind transportul rutier și pentru furnizarea datelor necesare pentru hărțile digitale.

În februarie 2016, Comisia a lansat mandatul de standardizare M/546, solicitând organizațiilor europene de standardizare să redacteze noi standarde europene și noi

31 www.heero-pilot.eu

32 https://tn-its.eu/

publicații în materie de standardizare pentru a sprijini punerea în aplicare a articolului 8 din Directiva STI în ceea ce privește informațiile multimodale, gestionarea traficului și logistica urbană în domeniul STI urbane. Se preconizează că această activitate de redactare va fi finalizată în 2021.

Nevoile suplimentare de standardizare care intră în domeniul de aplicare al Directivei STI au fost identificate și au fost adăugate la actualizările anuale ale planului de acțiune al Comisiei pentru standardizarea tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC)[33] în vederea unor posibile activități viitoare de standardizare. Printre acestea se numără arhitectura platformei deschise instalate la bord, integrarea și funcționarea în condiții de siguranță a dispozitivelor nomade, precum și o analiză a lacunelor în ceea ce privește gama largă de servicii pentru mobilitate cooperativă, conectată și automatizată (*Cooperative, Connected and Automated Mobility* – CCAM).

2.5. Măsuri fără caracter obligatoriu

2.5.1. Orientări pentru raportarea de către statele membre

Având în vedere experiențele acumulate și pe baza analizei primelor rapoarte ale statelor membre privind progresele înregistrate în domeniul STI (2014), s-a elaborat o structură comună pentru raportare și o listă de indicatori-cheie de performanță (ICP), în cooperare cu experți din statele membre, acestea fiind propuse statelor membre în vederea utilizării pe bază de voluntariat în rapoartele lor privind progresele înregistrate pentru 2017. Acestea completează orientările privind raportarea de către statele membre în temeiul Directivei STI[34], adoptate la 13 iulie 2011. Informații detaliate privind utilizarea acestor structuri și indicatori-cheie de performanță pot fi găsite în documentul de lucru al serviciilor Comisiei referitor la analiza rapoartelor privind progresele înregistrate de statele membre din 2014 și 2017.

2.5.2. Orientări pentru sisteme de transport inteligente urbane

Astfel cum s-a menționat în primul raport privind progresele înregistrate, orientările referitoare la STI urbane elaborate ca parte a planului de acțiune pentru STI au furnizat contribuții pentru documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind mobilizarea sistemelor de transport inteligente pentru orașele din UE[35]. Acestea au făcut parte din pachetul UE privind mobilitatea urbană, adoptat la 17 decembrie 2013[36]. Comisia va realiza o evaluare a acestui pachet în 2019.

2.6. Norme privind confidențialitatea, securitatea și reutilizarea informațiilor

După cum s-a raportat în 2014, dispozițiile privind protecția vieții private, protecția datelor, securitatea și reutilizarea informațiilor au fost incluse în specificații, după caz, în vederea clarificării faptului că legislația privind protecția vieții private și protecția datelor trebuie respectată. În același mod, Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost invitată în mod sistematic la reuniunile experților, iar avizul său a fost luat în considerare în mod corespunzător.

---

33 https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_ro

34 JO L 193, 23.7.2011, p. 48.

35 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

36 https://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_ro.htm

Protecția datelor cu caracter personal a reprezentat un aspect important în cadrul elaborării specificațiilor privind STI-C, întrucât mai multe servicii STI-C se bazează pe transmiterea de date cu caracter personal. S-a clarificat faptul că, în cazul STI-C, specificațiile nu pot constitui un temei juridic pentru prelucrarea legală a datelor. În pofida acestui fapt, specificațiile STI-C stabilesc cerințe pentru pseudonimizarea mesajelor și conțin, în considerente, elemente destinate protecției datelor cu caracter personal.

Un alt aspect important al specificațiilor privind STI-C este securitatea comunicațiilor. Pentru multe servicii STI-C, este esențial să se asigure autenticitatea și integritatea mesajelor STI-C care conțin informații, cum ar fi poziția, viteza și direcția. Prin urmare, prin intermediul acestor specificații se instituie un model european comun de încredere al STI-C pentru toate stațiile STI-C, indiferent de tehnologiile de comunicare utilizate.

2.7. Reguli privind răspunderea

Astfel cum s-a raportat în 2014, dispozițiile referitoare la răspundere au fost incluse în specificații, după caz, în conformitate cu articolul 11 din Directiva STI.

Răspunderea fiind, de asemenea, un element important în cazul STI-C, la pregătirea specificațiilor s-a ținut seama în mod corespunzător de dispozițiile de referință din legislația comunitară de armonizare referitoare la produsele prevăzute în anexa I la Decizia nr. 768/2008/CE[37]. Acestea nu sunt strict legate de răspundere, dar prezintă în detaliu obligațiile și responsabilitățile producătorilor de stații STI-C.

2.8. Rapoartele statelor membre

2.8.1. Raport privind activitățile și proiectele naționale cu privire la domeniile prioritare

În conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Directiva STI, statele membre au avut obligația să prezinte Comisiei, până la 27 august 2014 și până la 27 august 2017, rapoarte privind activitățile și proiectele lor naționale în domeniile prioritare enumerate la articolul 2 din Directiva STI.

Aceste rapoarte din 2014 și 2017 au fost analizate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Analiza rapoartelor statelor membre”, care însoțește prezentul raport.

2.8.2. Învățăminte principale – tendințele actuale

Majoritatea statelor membre își desfășoară în mod activ activitatea în domeniul prioritar I (Utilizarea optimă a datelor rutiere, a datelor privind traficul și a datelor referitoare la călătorii), inclusiv în cadrul unor proiecte finanțate de UE care includ numeroase state membre (cum ar fi Crocodile 2). Numeroase țări au raportat, de asemenea, că sunt în curs de a elabora sisteme naționale de planificare a călătoriilor și de a-și îmbunătăți infrastructura de colectare a datelor și panourile cu mesaje variabile. Cu toate acestea, inițial, sectorul privat a manifestat o disponibilitate

[37] Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor.

limitată de a coopera în ceea ce privește accesul la datele referitoare la siguranța rutieră[38] [specificațiile (c)].

De asemenea, statele membre au definit o gamă largă de activități în domeniul prioritar II (Continuitatea serviciilor STI de gestionare a traficului și a mărfurilor). Aceste activități includ îmbunătățirea sistemelor lor de gestionare a traficului și continuarea implementării transfrontaliere a serviciilor de gestionare a traficului, corelarea mai eficace dintre transportul rutier și cel feroviar, dezvoltarea sistemelor de facturare multimodale inteligente/electronice pentru transportul public sau definirea unor instrumente inovatoare și a unor sisteme online de informare și de gestionare în ceea ce privește transportul rutier de mărfuri. Aproape toate statele membre au fost implicate într-unul sau mai multe proiecte finanțate de UE în acest domeniu, cum ar fi NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 sau Arc Atlantique 2.

În afară de implementarea infrastructurii eCall și de punerea în aplicare a specificațiilor (e) privind serviciile de informații referitoare la spațiile de parcare sigure și securizate pentru camioane, care au fost, de asemenea, sprijinite prin proiectele finanțate de MIE, pentru domeniul prioritar III (Aplicațiile STI pentru siguranța și securitatea rutieră) au fost raportate mai puține activități. Cu toate acestea, mai multe dintre proiectele STI majore finanțate de UE de-a lungul coridoarelor MIE (cum ar fi Ursa Major 2 sau NEXT-ITS 2) sunt legate cel puțin parțial de domeniul prioritar III, deoarece vizează, în special, îmbunătățirea siguranței transportului de pasageri și de mărfuri. De asemenea, ar trebui remarcat faptul că multe dintre proiectele de STI cooperative raportate în domeniul prioritar IV pun un accent puternic pe siguranță.

În domeniul prioritar IV au fost raportate numeroase activități noi, axate în principal pe STI cooperative, permițând în multe state membre recuperarea decalajelor dintre acest domeniu și alte domenii prioritare. Proiectele finanțate de MIE, cum ar fi platforma C-Roads (și proiectele naționale conexe C-Roads), InterCoR și NordicWay au reunit numeroase state membre și au contribuit la dezvoltarea interoperabilității și a standardelor transfrontaliere.

După cum s-a subliniat deja în raportul din 2014, interoperabilitatea și continuitatea serviciilor au fost consolidate prin specificațiile UE adoptate în temeiul Directivei STI.

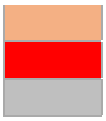
Numeroase state membre au elaborat, de asemenea, PAN legate de diferitele specificații ale Directivei STI. Tabelul de mai jos prezintă stadiul de implementare a PAN la data redactării prezentului raport. Culoarea roșie evidențiază lipsa de informații și/sau lipsa implementării PAN în mai multe state membre. Pe site-ul Comisiei este disponibilă o listă actualizată și detaliată a PAN[39].

Codul de culori pentru punctele de acces naționale

Existent

[38] În ceea ce privește datele generate de vehicule, mai multe state membre au instituit în 2017 un grup de lucru privind datele care implică mai multe părți interesate din sectorul public și privat. La 3 iunie 2019, a fost semnat un protocol de acord pentru activități privind validarea conceptului de partajare a datelor de trafic generate de vehicule în legătură cu siguranța rutieră. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/

[39] https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/nap_en



În faza de realizare
Nu există informații
Nu se aplică

Denumirea țării	Punct de acces național MMTIS	Punct de acces național RTTI	Punct de acces național SRTI	Punct de acces național SSTP	Punct de acces european SSTP
	Regulamentul delegat (UE) 2017/1926	Regulamentul delegat (UE) 2015/962	Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013	Regulamentul delegat (UE) nr. 885/2013	Regulamentul delegat (UE) nr. 885/2013
	(acțiunea „a")	(acțiunea „b")	(acțiunea „c")	(acțiunea „e")	(date statice - (acțiunea „e")
Austria					
Belgia					
Bulgaria					
Croația					
Cipru					
Republica Cehă					
Danemarca					
Estonia					
Finlanda					
Franța					
Germania					
Grecia					
Ungaria					
Irlanda					
Italia					
Letonia					
Lituania					
Luxemburg					
Malta					
Țările de Jos					
Norvegia					
Polonia					
Portugalia					
România					
Slovacia					
Slovenia					
Spania					
Suedia					
Regatul Unit					

Numeroase state membre au colaborat, de asemenea, în ceea ce privește instrumentele comune legate de accesibilitatea datelor și de furnizarea de servicii (de exemplu, profilurile DATEX II, specificațiile TN-ITS, catalogul de metadate, cadrul de calitate, formularele pe propria răspundere etc.), fie prin intermediul proiectelor/acțiunilor de sprijinire a programului finanțate de MIE, fie pe bază de voluntariat. Această cooperare ar trebui încurajată și extinsă pentru a sprijini armonizarea infrastructurii STI digitale, a cărei structură de bază este formată din ansamblul punctelor de acces naționale.

Au fost raportate, de asemenea, noi tipuri de activități, cum ar fi utilizarea dronelor pentru monitorizarea traficului, iar numeroase state membre au raportat activități legate de vehiculele autonome și de conducerea autonomă. Aceste noi teme legate de STI merită o atenție specială, mai ales având în vedere posibila revizuire a Directivei STI.

2.9. Grupul consultativ european pentru STI

După cum s-a raportat deja în 2014, Comisia le-a solicitat în mod sistematic membrilor Grupului consultativ european pentru STI avize scrise referitoare la aspectele economice și tehnice ale proiectelor de specificații. Grupul a prezentat observații valoroase, care au contribuit la elaborarea versiunilor finale ale specificațiilor. Între martie 2012 și septembrie 2018 au fost organizate zece reuniuni fizice, printre care și reuniunile „prietenilor STI”, care au permis discuții mai integrate între Comisie, statele membre, industrie și alte părți interesate.

3. EFICIENȚA ȘI OPORTUNITATEA DIRECTIVEI 2010/40/UE ȘI DELEGAREA COMPETENȚELOR

3.1. Eficiența și oportunitatea

În documentul de lucru al serviciilor Comisiei referitor la evaluarea Directivei STI care însoțește prezentul raport poate fi găsită o evaluare amănunțită a eficacității, a eficienței, a relevanței, a coerenței și a valorii adăugate europene a Directivei 2010/40/UE.

3.2. Exercitarea delegării de competențe

Sprijin politic

Raportul din 2014 a evidențiat diferența dintre opiniile exprimate de experții naționali în cadrul activității desfășurate cu privire la specificațiile eCall și pozițiile statelor membre în timpul controlului politic exercitat de Consiliu. Ulterior, adoptarea specificațiilor pentru acțiunile prioritare a decurs mai ușor din acest punct de vedere, ajungându-se la un acord general la nivelul Consiliului și al Parlamentului. Este posibil ca acest lucru să fi facilitat prelungirea cu 5 ani a competenței conferite Comisiei privind adoptarea de acte delegate, precum și dialogul cu statele membre privind dezvoltarea programului de lucru actualizat.. În schimb, Regulamentul delegat de completare a Directivei STI în ceea ce privește

implementarea și utilizarea operațională a STI-C, adoptat de Comisie la 13 martie 2019 în urma unor lucrări ample și fructuoase cu experții din statele membre, a fost respins de Consiliu în iulie 2019.

Punerea sub semnul întrebării a domeniului de aplicare a delegării de competențe

La 18 decembrie 2013, un stat membru a sesizat Tribunalul Uniunii Europene în legătură cu două regulamente delegate [(UE) nr. 885/2013 (servicii de informații referitoare la locuri de parcare pentru camioane) și (UE) nr. 886/2013 (servicii de informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră)]. El a solicitat anularea celor două regulamente delegate, susținând că acestea depășesc limitele delegării prevăzute de Directiva 2010/40/UE și, prin urmare, încalcă articolul 290 din TFUE, întrucât respectivele acte delegate au introdus obligații care trebuie îndeplinite de toate statele membre, contrar obiectivului Directivei STI.

Tribunalul a respins această acțiune în octombrie 2015[40], afirmând că, la adoptarea actelor delegate în cauză, Comisia nu și-a depășit competența. El a confirmat, de asemenea, poziția Comisiei în ceea ce privește înființarea unui organism de supraveghere competent pentru evaluarea conformității prin intermediul unuia dintre actele delegate în cauză.

Statul membru a introdus o cale de atac împotriva acestei hotărâri, susținând, în esență, că:

1. Tribunalul ar fi statuat în mod eronat că regulamentele în litigiu nu impun statelor membre să implementeze aplicații și servicii STI pe teritoriul lor;
2. Tribunalul nu ar fi interpretat în mod corect delegarea de competențe prevăzută la articolul 7 din Directiva 2010/40/UE ca autorizând Comisia să impună statelor membre înființarea unui organism de supraveghere, precum și că
3. Tribunalul ar fi statuat în mod eronat că organismul de supraveghere nu constituia un element esențial al chestiunii în cauză și că putea face obiectul delegării de competențe.

La 26 iulie 2017, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a respins recursul ca nefondat[41], confirmând astfel hotărârea Tribunalului și poziția Comisiei.

Curtea a statuat astfel că înființarea organismului de supraveghere nu constituie un „element esențial” al chestiunii în cauză și, prin urmare, poate face obiectul unei delegări de competențe.

3.3. Monitorizarea specificațiilor

Astfel cum s-a menționat deja în raportul din 2014, asistența pentru punerea în aplicare a specificațiilor a fost furnizată prin intermediul Mecanismului pentru interconectarea Europei (proiecte precum I_HeERO, Crocodile 2 sau C-Roads și

[40] Hotărârea Tribunalului din 8 octombrie 2015 în cauzele T-659/13 și T-660/13, Republica Cehă/Comisia Europeană, EU:T:2015:771.

[41] Hotărârea Curții din 26 iulie 2017 în cauza C-696/15, Republica Cehă/Comisia Europeană, ECLI:EU:C:2017:595.

acțiuni de sprijinire a programului precum TN-ITS GO[42], DATEX II, MMTIS[43]), prin finanțări în temeiul programului Orizont 2020, precum și prin intermediul unei serii de inițiative și de platforme ale părților interesate (EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS etc.).

Pentru a structura punerea în aplicare a specificațiilor în statele membre, Comisia a organizat, de asemenea, mai multe reuniuni de monitorizare cu experți[47], precum și ateliere de lucru pentru a discuta aspecte privind punerea în aplicare legate de ansamblul specificațiilor (a), (b), (c), (d) și (e), în special aspecte legate de instituirea PAN.

Astfel cum se menționează în secțiunea 2.8.2, numeroase state membre au colaborat, în mod voluntar și/sau în cadrul unor proiecte finanțate de UE, la elaborarea diferitelor instrumente necesare pentru punerea în aplicare a specificațiilor, în special în ceea ce privește cerințele de calitate, metadatele, stabilirea profilului standardelor etc.

Aceste lucrări au fost necesare pentru completarea specificațiilor cu elemente operaționale și au fost inițiate uneori de un număr redus de state membre, în absența unui cadru formalizat. Această activitate ar fi facilitată cu siguranță de o coordonare mai bună, care să implice toate statele membre și să acopere toate specificațiile, pentru optimizarea utilizării acestor lucrări în direcția unei infrastructuri digitale armonizate a STI.

4. RESURSELE FINANCIARE UTILIZATE ȘI NECESARE

În comparație cu raportul din 2014, există mai multe informații disponibile cu privire la resursele financiare utilizate și necesare, întrucât au fost abordate toate acțiunile prioritare, iar implementarea serviciilor și a infrastructurii PAN a înregistrat progrese semnificative. Trebuie subliniat faptul că costurile legate de punerea în aplicare a specificațiilor sunt foarte adesea dificil de separat de costurile generale ale implementării și operării serviciilor STI și ale infrastructurilor fizice STI, care se pot dovedi a fi mult mai mari.

Costurile legate de punerea în aplicare a Directivei STI sunt detaliate pe larg în documentul intitulat „Studiu de sprijin pentru evaluarea ex-post a Directivei 2010/40/UE privind STI” (Ricardo-TEPR, iulie 2018) și discutate în amănunt în documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind evaluarea Directivei STI care însoțește prezentul raport.

În plus față de costurile de transpunere suportate de statele membre și de costurile suportate de Comisie și de statele membre legate de organizarea reuniunilor Comitetului european pentru STI (25 de reuniuni până la sfârșitul anului 2018), ale Grupului consultativ european (10 reuniuni), ale grupurilor de experți din statele membre (58 de reuniuni pentru pregătirea specificațiilor sau a reuniunilor de

42 https://tn-its.eu/tn-its-go

43 Servicii de informații privind călătoriile multimodale – au fost alocate granturi unui număr de 17 state membre.

44 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481

45 http://tisa.org/

46 https://eip.its-platform.eu/

47 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

monitorizare) și ale platformei STI-C (8 reuniuni plenare și circa 160 de reuniuni ale grupurilor de lucru), costurile legate de punerea în aplicare a directivei pot fi rezumate după cum urmează:

- **Instituirea și gestionarea PAN**: costurile medii de instituire a PAN, bazate pe contribuția a 30 % dintre statele membre, variază între 249 000 EUR pentru specificațiile (b) și 352 000 EUR pentru specificațiile (c). Costurile de gestionare medii anuale se situează între 29 000 EUR pentru specificațiile (c) și 46 000 EUR pentru specificațiile (b). În ceea ce privește specificațiile (a), numai 3 state membre au furnizat date, acestea indicând un cost mediu de instituire de 195 000 EUR și costuri anuale de gestionare de 22 000 EUR. Aceste costuri reprezintă numai valori medii, iar valorile individuale pentru fiecare stat membru variază considerabil, în special în funcție de opțiunile de punere în aplicare alese de statele membre (reutilizarea punctelor de acces existente, puncte de acces comune pentru mai multe specificații etc.), de soluțiile tehnice alese (de exemplu, depozit de date, piață de date, registru) și de includerea eventuală a datelor dinamice.
- **Elaborarea de standarde**: Comisia a alocat 2,8 milioane EUR pentru perioada 2011-2017 în vederea elaborării unor standarde pentru sistemul eCall și pentru cele două mandate M/453 (STI-C) și M/546 (STI urbane). Au fost alocate fonduri suplimentare pentru standardele legate de specificații (de exemplu, specificații tehnice pentru schimbul de date spațiale ale STI) și pentru stabilirea profilului standardelor prin intermediul proiectelor MIE sau al acțiunilor de sprijinire a programului. Această activitate de standardizare va continua, în special în cadrul Planului de acțiune al Comisiei pentru standardizarea TIC.
- **Acțiuni de sprijinire a programului în cadrul MIE**: pentru a sprijini punerea în aplicare a specificațiilor, în cadrul MIE au fost lansate mai multe acțiuni de sprijinire a programului, pentru un total de 15,5 milioane EUR. Acestea acoperă procedurile și standardele pentru schimbul de date (TIN-ITS GO pentru datele spațiale ale STI, DATEX II pentru datele privind traficul, NeTEx pentru transportul public, MMTIS) și o arhitectură de securitate pentru STI-C, permițând unui număr ridicat de state membre să elaboreze instrumente comune de punere în aplicare.
- În ceea ce privește sistemul **eCall**, în plus față de precedentele proiecte-pilot premergătoare implementării, au fost investite 39 de milioane EUR în două proiecte finanțate de MIE (dintre care 18,7 milioane EUR au fost fonduri UE) la care au participat 18 state membre. Aceste costuri nu se limitează la crearea sau la modernizarea infrastructurii PSAP necesare pentru a prelua și gestiona apelurile eCall, ele incluzând, de asemenea, activități orientate spre viitor legate, de exemplu, de extinderea destinată acoperirii unor tipuri suplimentare de vehicule.

Costurile suplimentare care trebuie menționate sunt cele care rezultă din studiile de consultanță pentru Comisie (2,1 milioane EUR pentru perioada 2010-2017), din organizarea de evenimente legate de STI (1,6 milioane EUR pentru perioada 2010-2017), precum și costurile de monitorizare și de asigurare a respectării legislației suportate de Comisie și de statele membre.

Astfel cum s-a raportat în „Studiul de sprijin pentru evaluarea ex-post a Directivei 2010/40/UE privind STI” (Ricardo-TEPR, iulie 2018), investițiile în C&D (PC7 și Orizont 2020) și în implementare (TEN-T și MIE, fondurile ESI) sunt mult mai mari decât aceste costuri de punere în aplicare, raportul dintre ele fiind de aproximativ 100 la 1. Întrucât unul dintre principalele obiective ale specificațiilor elaborate în temeiul Directivei STI este de a facilita și a armoniza accesul la datele care urmează să fie reutilizate pentru dezvoltarea serviciilor STI, costurile legate de punerea în aplicare a directivei par a fi rezonabile, precum și cele legate de furnizarea armonizată a serviciilor, de exemplu, pentru sistemul eCall și STI-C. Aceste aspecte legate de raportul costuri/beneficii sunt discutate mai în detaliu în documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind evaluarea Directivei STI care însoțește prezentul raport.

5. CONCLUZIE

Cele șase acțiuni prioritare ale Directivei STI au fost pe deplin abordate. Au fost inițiate noi activități în temeiul Directivei STI, a fost prelungit în timp util dreptul de a adopta acte delegate, iar programul de lucru actualizat al Directivei STI, adoptat la 11 decembrie 2018, va orienta activitățile în următorii ani.

Majoritatea statelor membre pun în aplicare în mod activ specificațiile care stau la baza implementării serviciilor STI. Punctele de acces naționale au fost implementate sau se află în faza de realizare, în același timp fiind elaborate instrumente operaționale pentru facilitarea accesibilității datelor STI. Această activitate ar fi facilitată cu siguranță de o coordonare mai bună, care să implice toate statele membre și să acopere toate specificațiile, pentru canalizarea tuturor acestor eforturi în direcția unei infrastructuri digitale armonizate a STI în întreaga UE.

Astfel cum a fost precizat în rapoartele statelor membre referitoare la punerea în aplicare a directivei, apar noi teme și provocări legate de STI, cum ar fi mobilitatea conectată și automatizată și mobilitatea ca serviciu (MaaS). Ținând seama de această evoluție, problema disponibilității datelor pe întreaga rețea de transport rutier ar putea deveni mai importantă, în special pentru tipurile de date-cheie care corespund normelor de utilizare a infrastructurii fizice. Această chestiune ar trebui analizată mai detaliat pentru a se evalua necesitatea unor acțiuni suplimentare.

Ținând seama, de asemenea, de concluziile evaluării Directivei STI, o posibilă revizuire viitoare a Directivei STI ar trebui să includă toate aceste aspecte într-o abordare cuprinzătoare.